

(12) NACH DEM VERTRAG ÜBER DIE INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT AUF DEM GEBIET DES
PATENTWESENS (PCT) VERÖFFENTLICHTE INTERNATIONALE ANMELDUNG

(19) Weltorganisation für geistiges Eigentum
Internationales Büro



(43) Internationales Veröffentlichungsdatum
6. März 2003 (06.03.2003)

PCT

(10) Internationale Veröffentlichungsnummer
WO 03/018401 A1

(51) Internationale Patentklassifikation⁷: **B64D 17/00**,
G05D 1/00

(72) Erfinder; und

(75) Erfinder/Anmelder (nur für US): **LOHMILLER, Winfried** [DE/DE]; Fuggerstrasse 1, 81373 München (DE).

(21) Internationales Aktenzeichen: PCT/DE02/03136

(81) Bestimmungsstaaten (national): AE, BR, CA, IL, JP, US, ZA.

(22) Internationales Anmeldedatum:
23. August 2002 (23.08.2002)

(84) Bestimmungsstaaten (regional): eurasisches Patent (AM, AZ, BY, KG, KZ, MD, RU, TJ, TM), europäisches Patent (AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, IE, IT, LU, MC, NL, PT, SE, SK, TR).

(25) Einreichungssprache: Deutsch

(26) Veröffentlichungssprache: Deutsch

Veröffentlicht:

— mit internationalem Recherchenbericht

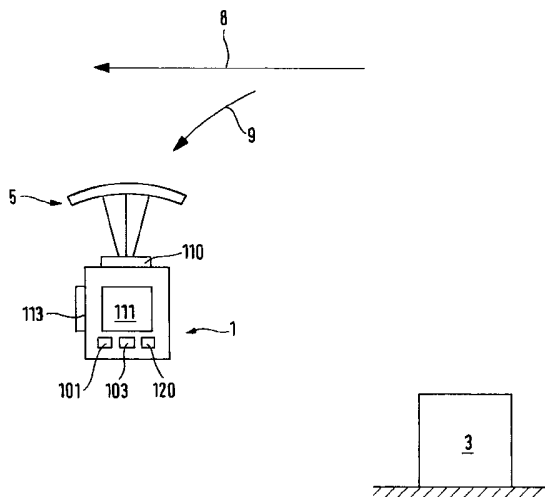
(30) Angaben zur Priorität:
101 40 676.2 24. August 2001 (24.08.2001) DE

Zur Erklärung der Zweibuchstaben-Codes und der anderen Abkürzungen wird auf die Erklärungen ("Guidance Notes on Codes and Abbreviations") am Anfang jeder regulären Ausgabe der PCT-Gazette verwiesen.

(71) Anmelder (für alle Bestimmungsstaaten mit Ausnahme von US): **EADS DEUTSCHLAND GMBH** [DE/DE]; Willy-Messerschmitt-Strasse, 85521 Ottobrunn (DE).

(54) Title: PATH GUIDANCE SYSTEMS FOR A PARACHUTE/PARAGLIDER AND FLIGHT PATH PLANNING DEVICES FOR PLANNING THE USE OF AT LEAST ONE PARACHUTE OR PARAGLIDER, AND SYSTEM FOR CARRYING OUT SAID PATH GUIDANCE AND PLANNING

(54) Bezeichnung: BAHNFÜHRUNGS-SYSTEME FÜR EINEN FALL- ODER GLEITSCHIRM UND FLUGBAHN-PLANUNGSEINRICHTUNGEN ZUR PLANUNG DES EINSATZES ZUMINDEST EINES FALL- ODER GLEITSCHIRMS SOWIE VERFAHREN ZUR DURCHFÜHRUNG DER BAHNFÜHRUNG UND DER PLANUNG



(57) Abstract: The invention relates to a flight path planning device for determining path standards for at least one parachute or paraglider (5), which determines an altitude/time corridor (20, 30) as the flying range to be used by the parachute or paraglider (5), or an altitude/time line (28) as a desired standard. The limits thereof are constituted of altitude/time lines (22, 24; 31, 32) and are produced on the basis of a reference point determined by an altitude and a time coordinate. The course of the altitude/time lines is calculated from the integral of a defined sink rate (v)/time, different sink rates being associated with the altitude/time lines. The invention further relates to a path guidance system for determining control standards for controlling the parachute or paraglider.

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]



WO 03/018401 A1



(57) Zusammenfassung: Flugbahn-Planungseinrichtungen zur Ermittlung von Bahnführungs-Vorgaben für zumindest einen Fall- oder Gleitschirm (5), die einen Höhen-Zeit-Korridor (20, 30) als ein von dem Fall- oder Gleitschirm (5) einzuhaltender Flugbereich oder eine Höhen-Zeit-Linie (28) als Soll-Vorgabe ermittelt, dessen Grenzen aus Höhen-Zeit-Linien (22, 24; 31, 32) auf der Basis eines durch eine Höhen- und eine Zeit-Koordinate bestimmten Bezugspunktes gebildet werden, wobei der Verlauf der Höhen-Zeit-Linien jeweils aus dem Integral einer vorbestimmten Sinkrate (v) über die Zeit gebildet wird und wobei den Höhen-Zeit-Linien verschiedene Sinkraten zugeordnet werden, sowie ein Bahnführungssystem zur Ermittlung von Steuerungsvorgaben zur Steuerung des Fall- oder Gleitschirms.

**Bahnführungs-Systeme für einen Fall- oder Gleitschirm und Flugbahn-
Planungseinrichtungen zur Planung des Einsatzes zumindest eines Fall- oder
Gleitschirms sowie
Verfahren zur Durchführung der Bahnführung und der Planung**

Die Erfindung betrifft Bahnführungs-Systeme für einen Fall- oder Gleitschirm und zur Implementierung in ein Computersystem vorgesehene Verfahren zur Bahnführung sowie Flugbahn-Planungseinrichtungen und zur Implementierung in ein Computersystem vorgesehene Verfahren zur Planung des Einsatzes zumindest eines Fall- oder Gleitschirms.

Als Stand der Technik sind Flugplanungs-Stationen zur Planung von Flugrouten für Flugzeuge bekannt. Weiterhin sind aus dem allgemeinen Stand der Technik Navigationsgeräte für Gleitschirm-Piloten bekannt.

In der DE 43 36 056 A1 wird zur Erreichung einer möglichst großen lokalen Treffgenauigkeit in bezug auf einen räumlich festgelegten Landepunkt vorgeschlagen, zum Lenken eines Fallschirms eine Positionsermittlungseinheit, eine Flugsteuereinrichtung und Betätigungsmittel vorzusehen, mit denen der Fallschirm auf einer Soll-Flugbahn gehalten werden soll. Nach der DE 43 36 056 A1 wird die Sollflugbahn in einer ersten Ausführungsform auf sehr komplexe Weise in einem Flugplanungsrechner ermittelt, wobei das eigentliche Berechnungsverfahren nicht offenbart ist. In einer weiteren Ausführungsform der DE 43 36 056 A1 wird die Soll-Flugbahn von einem vorausfliegenden Fallschirm-Springer mittels eines GPS-Positionssensors ermittelt, indem dessen tatsächliche nach den drei Raum-Koordinaten bestimmte Flugbahn über einen Funkssender an nachfolgende Fallschirme übertragen werden. Mit diesen Mitteln wird ein Fallschirm auf einer vorbestimmten Flugbahn gehalten und zum Landepunkt gesteuert.

Das in der DE 43 36 056 A1 vorgeschlagene Verfahren hat den Nachteil, daß lokale Windverhältnisse eine Steuerung einer Vielzahl von Fallschirmen unmöglich macht, da sie sich beispielsweise wegen starken Abwinden oder Gegenwinden nicht auf der Soll-Flugbahn halten können. Ein weiterer Nachteil ist, daß zwingend die Soll-Flugbahn in ihrem räumlichen Verlauf ermittelt und an die Flugsteuereinrichtung übermittelt werden muß. So ist in der Flugsteuer-

- 2 -

Einrichtung der DE 43 36 056 A1 eine Positions-Ermittlungseinheit in Form eines GPS-Positionssensors erforderlich, das beispielsweise den Nachteil hat, daß es störanfällig ist und im ungünstigen Gelände, insbesondere im Gebirge, oder in einem feindlichen Gelände der Empfang nicht in jeder Flugphase sichergestellt ist. Außerdem ist die Berechnung der Soll-Flugbahne nach der DE 43 36 056 A1 aufwendig und von einigen Unsicherheiten, wie beispielsweise richtigen Annahmen über das Windprofil, abhängig.

Es ist die Aufgabe der Erfindung, eine Einrichtung zur Planung und Bahnführung beim Absetzen von Fallschirmen sowie entsprechende Verfahren bereitzustellen, die weitgehend unabhängig von atmosphärischen Bedingungen ist, mit möglichst einfachen technischen Mitteln realisiert werden kann und auch für eine große Anzahl von Fall- oder Gleitschirmen geeignet ist.

Diese Aufgabe wird mit den Merkmalen der unabhängigen Patentansprüche gelöst. Weitere Ausführungsformen sind in deren Unteransprüchen angegeben.

Erfindungsgemäß kann ein sehr einfaches System zur Bahn-Führung und -Steuerung kommen, da lediglich eine Uhr und ein Druckmesser zur Bestimmung der Ist-Werte und eine Vergleichseinrichtung, zum Vergleich dieser mit den Soll-Höhen-Zeit-Koordinaten erforderlich ist. Das erfindungsgemäße Planungseinrichtung ist ebenfalls sehr einfach ausführbar, da zur Ermittlung der Soll-Vorgaben in Form des Höhen-Zeit-Koordinaten einfache Berechnungen ohne aufwendige Modelle, z.B. zu Windprofilen oder Druckverhältnissen verwendet werden können. Das erfindungsgemäße System zur Bahn-Führung und -Steuerung ist auch nicht störanfällig, was bei militärischen Einsätzen von großer Bedeutung ist. Dadurch, daß auf ein Satelliten-Navigationsgerät verzichtet werden kann, wird der Einsatz im ungünstigen Gelände wie z.B. im Gebirge, in dem der Empfang nicht in jeder Flugphase sichergestellt ist. Diese Nachteile werden durch den erfindungsgemäßen Ansatz überwunden.

Beim Absetzen einer großen Zahl von Fallschirmen wird durch die Verwendung von Höhen-Zeit-Koordinaten für die Soll-Bahn und die Bahnführung und -Steuerung sichergestellt, daß lokale Wind- und Druck-Verhältnisse keine Unsicherheit bezüglich der Einhaltung von Mindestabständen zwischen den Fallschirmen auftreten kann und auf diese Weise Kollisionen mit großer Zuverlässigkeit vermieden werden können.

Im folgenden wird die Erfindung anhand der beiliegenden Figur beschrieben, die zeigen:

- 3 -

- Figur 1 eine schematische Darstellung des erfindungsgemäßen Bahnführungs-Systems für einen Fall- oder Gleitschirm und die diesem zugeordnete erfindungsgemäße Einsatzsteuerungs-Einrichtung,
- Figur 2 eine schematische Darstellung von drei beispielhaften Bahnführungs-Korridoren und zugeordneten Höhen-Zeit-Linien nach der Erfindung, die zusammen eine erfindungsgemäße Korridor-Anordnung bilden,
- Figur 3 vier einzelne Diagramme mit jeweils einem Höhen-Zeit-Korridor und der zugeordneten Referenzlinie, wobei die vier Korridore sich nicht gegenseitig überlappen und zusammen eine erfindungsgemäße Korridor-Anordnung darstellen.

Figur 1 zeigt ein Bahnführungs-System 1 für einen Fall- oder Gleitschirm und ein Einsatz-System oder eine Flugbahn-Planungseinrichtung 3 nach der Erfindung, das für das Bahnführungs-System 1 verwendbar ist. Das Bahnführungs-System 1 für einen Fall- oder Gleitschirm ist Teil einer von einem Fall- oder Gleitschirm 5 getragenen Last 6, die auch eine Person umfassen kann. Der Fall- oder Gleitschirm 5, der sich nach der Darstellung der Figur 1 im fliegenden Zustand befindet, ist von einem Flugzeug 7 abgesetzt worden, dessen Flugbahn bzw. dessen Soll-Höhenlinie symbolisch durch einen Pfeil 8 dargestellt ist. Die Flugbahn des Fall- oder Gleitschirms 5 ist symbolisch durch einen Pfeil 9 dargestellt.

Das Bahnführungs-System 1 für einen Fall- oder Gleitschirm umfaßt ein Flugbahn-Kontrollsystem 111, das Steuer-Vorgaben zur Steuerung des Bahnführungs-Systems 1 für einen Fall- oder Gleitschirm ermittelt, sowie eine Mensch-Maschine-Schnittstelle 113, die z.B. eine Anzeige oder einen Lautsprecher umfassen kann.

Der Fall- oder Gleitschirm 5, für den das erfindungsgemäße Bahnführungs-System 1 bzw. das zugehörige Verfahren vorgesehen ist, kann bemannt oder unbemannt sein. In dem Falle, in dem der Fall- oder Gleitschirm 5 unbemannt ist, weist das Fall- oder Gleitschirm-System 1 weiterhin eine Steuereinheit 110 zur Steuerung des Fall- oder Gleitschirms 5 mit einer Stelleinheit zur Verstellung dessen Steuerflächen auf. Eine solche Steuereinheit 110 mit Stelleinheit kann optional auch in dem erfindungsgemäßen Bahnführungs-System 1 für einen bemannten Fall- oder Gleitschirm 5 vorgesehen sein.

- 4 -

Das Einsatz-System 3 bzw. das dafür vorgesehene Verfahren ermittelt Bahnführungs-Vorgaben für ein einzelnes Bahnführungs-System eines Fall- oder Gleitschirms 5 oder für Bahnführungs-Systeme 1 von Fall- oder Gleitschirmen 5 eines Fall- oder Gleitschirm-Verbandes, wobei eine Flugzeug-Sollbahn 8, von der der zumindest eine Fall- oder Gleitschirm 5 abgesetzt wird, als Bezugslinie verwendet wird. Das Einsatz-System 3 kann als Bodenstation, als mobiles Gerät oder als ein im Flugzeug mitgeführtes oder eingebautes Gerät ausgestaltet sein.

Im folgenden werden das erfindungsgemäße Einsatz-System 3 und entsprechende Verfahren beschrieben:

Das Einsatz-System 3 ermittelt für zumindest einen Fall- oder Gleitschirm 5 Bahnführungs-Vorgaben in Form eines oder mehrerer Höhen-Zeit-Korridore oder in einem alternativen Bahnführungs-Konzept in Form einer Höhen-Zeit-Linie je zu führenden Fall- oder Gleitschirms 5 oder in einer daraus abgeleiteten Form. Die Höhen-Zeit-Linie bzw. der Höhen-Zeit-Korridor sind jeweils durch ihren Höhenverlauf in Abhängigkeit von der Zeit auf der Basis von angenommenen Sink-Geschwindigkeiten, die auch Höhen- und Zeit-abahängig sein können, bestimmt.

Der zur Bildung der erfindungsgemäßen Bahnführungs-Vorgaben verwendete Höhen-Zeit-Korridor kann ein Soll-Korridor 20 oder ein Sicherheits-Korridor 30 sein oder alternativ sowohl einen Soll-Korridor 20 als auch einen Sicherheits-Korridor 30 umfassen. Diese Korridore 20 bzw. 30 stellen jeweils einen durch Höhe und Zeit bestimmten zulässigen Höhen-Zeit-Bereich oder Soll-Bereich bzw. einen Sicherheits-Bereich dar, in dem der jeweilige Fall- oder Gleitschirm 5 mit Hilfe der vom Bahnführungs-System 1 erstellten Vorgaben geführt wird. Der zumindest eine Höhen-Zeit-Korridor 20, 30 bzw. die zumindest eine Höhen-Zeit-Linie kann zum einen aufgrund eines vorgegebenen oder mittels des Einsatz-Systems 3 ermittelten Start- oder Absetzpunktes 21 gebildet werden, der durch eine Höhe und einen Zeitpunkt festgelegt und im allgemeinen vom geographischen Ort unabhängig ist. Der Absetzpunkt 21 kann sich insbesondere auf der Flugzeug-Sollbahn 8 befinden oder kann unabhängig von dieser ein fiktiver Absetzpunkt sein, der wiederum durch eine bestimmte Höhe und einen bestimmten Zeitpunkt festzulegen ist. Zum anderen kann der Höhen-Zeit-Korridor 20, 30 bzw. die Höhen-

Zeit-Linie aufgrund eines Aufsetzpunktes 29, der durch seine Höhe und einen Zeitpunkt bestimmt ist, gebildet werden.

Bei der Bildung des Soll-Korridors 20 durch das Einsatzsystem 3 wird der Soll-Korridor 20 definiert durch eine erste oder obere Soll-Höhen-Zeit-Linie 22, die von einer minimalen Sinkrate des Fall- oder Gleitschirms 5 abgeleitet wird, und durch eine zweite oder untere Soll-Höhen-Zeit-Linie 24, die von einer maximalen Sinkrate des Fall- oder Gleitschirms abgeleitet wird. Die minimale und maximale Sinkrate kann jeweils aus einer Nominal-Sinkrate oder direkt ermittelt werden. Eine Nominal-Sinkrate ergibt eine Referenz-Höhen-Zeit-Linie 28, die ebenfalls in dem Einsatzsystem 3 ermittelt werden kann. In einem – im allgemeinen zeit-abhängigen – Abstand von einer Soll-Höhen-Zeit-Linie 22, 24 in Richtung zur jeweils zugeordneten Soll-Höhen-Zeit-Linie desselben Korridors befinden sich Sicherheits-Höhen-Zeit-Linien 31, 32 zur Bildung des Sicherheits-Korridors 30.

Alternativ dazu kann die Bildung des Soll-Korridors 20 durch das Einsatzsystem 3 auch aus der Nominal-Sinkrate und der daraus abgeleiteten Referenz-Höhen-Zeit-Linie 28 erfolgen. Daraus können die Soll-Höhen-Zeit-Linien 22, 24 in einem im allgemeinen Höhen- und Zeit-abhängigen Abstand zur Referenz-Höhen-Zeit-Linie 28 ermittelt werden.

Es kann weiterhin ein innerhalb des Soll-Korridors 20 gelegener Sicherheits-Höhen-Zeit-Korridor oder Sicherheits-Korridor 30 vorgesehen sein, der von einer ersten oder oberen Sicherheits-Höhen-Zeit-Linie 31 und einer zweiten oder unteren Sicherheits-Höhen-Zeit-Linie 32 begrenzt wird. Die erste 31 und die zweite Sicherheits-Höhen-Zeit-Linie 32 ist jeweils von der ersten Soll-Höhen-Zeit-Linie 22 bzw. der zweiten Soll-Höhen-Zeit-Linie 24 einen über die Höhe konstanten oder variablen Abstand entfernt und liegt bezüglich dieser jeweils auf der Seite der Referenzlinie 28. Das Einsatz-System 3 kann auch derart gestaltet sein, daß es lediglich Sicherheits-Höhen-Zeit-Korridore 30 aus entsprechenden Gleichungen direkt, d.h. ohne die Bildung der ersten 22 und der zweiten Soll-Höhen-Zeit-Linie 24 ermittelt.

Zur Bildung der Soll-Höhen-Zeit-Linien 22, 24, der Sicherheits-Höhen-Zeit-Linien 31, 32 und der Referenz-Höhen-Zeit-Linie 28 kann jeweils von einem in Zeitpunkt und Höhe bestimmten Anfangspunkt, der der Absetz- oder Startpunkt 21 ist oder von diesem abgeleitet ist, oder von einem Endpunkt, der der Aufsetzpunkt 21 ist oder von diesem abgeleitet ist, allgemein also von einem Bezugspunkt ausgegangen werden, wobei der Bezugspunkt nach einer Höhen- und

- 6 -

einer Zeit-Koordinate festgelegt ist. Für jeden Zeitpunkt ergibt sich ein Punkt der jeweiligen daraus erfindungsgemäß ermittelten Höhen-Zeit-Linie 22, 24, 31, 32, 28, indem aus der zu dem jeweiligen Bezugspunkt gehörigen Höhe eine Höhen-Differenz ausgehend von einem Landepunkt als Bezugspunkt addiert oder ausgehend von einem Absetzpunkt als Bezugspunkt subtrahiert wird. Dabei ergibt sich diese Höhen-Differenz aufgrund einer angenommenen oder ermittelten Sinkrate des jeweils verwendeten Fall- oder Gleitschirms 5 und einer gegebenen. Die von einem Bezugspunkt aus zu subtrahierende bzw. zu addierende Höhe wird aus dem Integral der jeweiligen Sinkrate über die von dem zum Bezugspunkt gehörenden Bezugs-Zeitpunkt aus laufende Zeit gebildet.

In mathematischer Schreibweise ergibt sich die zu einem bestimmten Zeitpunkt gehörende Höhe H ausgehend von einem Bezugspunkt mit der Höhe H_a aufgrund einer Sinkbewegung mit der Geschwindigkeit v :

$$H = H_a - \int_{t_a}^t v \cdot dt$$

Die zu einem bestimmten Zeitpunkt gehörende Höhe H ausgehend von einem vorgegebenen Endpunkt der Bahn des Gleit- oder Fallschirms als Bezugspunkt mit der Höhe H_e ergibt sich bei einer Betrachtung entgegen der Zeitrichtung aufgrund einer fiktiven Aufwärtsbewegung des Schirms mit der Geschwindigkeit v :

$$H = H_e + \int_{t_e}^t v \cdot dt$$

Dabei bedeuten die einzelnen Bezeichnungen:

H	-	Höhe der zu ermittelnden Höhen-Zeit-Koordinate einer Höhen-Zeit-Linie,
t	-	der zu H gehörende Zeitpunkt,
H_a	-	Anfangs-Höhe eines Bezugspunktes bei einer Betrachtung der Bewegung in der Zeitrichtung,
t_a	-	die zu H_a gehörige Anfangs-Zeit,

- 7 -

- | | | |
|-------|---|---|
| H_e | - | End-Höhe eines Bezugspunktes bei einer Betrachtung der Bewegung entgegen der Zeitrichtung, |
| t_e | - | die zu H_e gehörige End-Zeit, |
| v | - | die Sinkgeschwindigkeit des Fall- oder Gleitschirms 5, die insbesondere eine Funktion der Höhe H sein kann. |

Als Sinkgeschwindigkeit kann je nach der zu ermittelnden Höhen-Zeit-Koordinate einer Höhen-Zeit-Linie 22, 24, 31, 32, 28 wie beschrieben, eine nominale, eine minimale oder eine maximale Sinkgeschwindigkeit verwendet werden.

Bei der Anwendung der Erfindung auf die koordinierte Bahnführung und der Ermittlung entsprechender Bahnführungs-Vorgaben mehrerer Fall- oder Gleitschirme wird erfindungsgemäß der jeweilige Bezugspunkt spezifisch für den jeweiligen Fall- oder Gleitschirm 5 in Zeit und Höhe derart gewählt, daß sich die maßgeblichen Höhen-Zeit-Korridore für verschiedene Fall- oder Gleitschirme 5 nicht überschneiden oder alternativ ein im allgemeinen Höhen- und Zeit-abhängiger Abstand eingehalten wird. Als zur Bestimmung des Abstandes zwischen jeweils maßgeblichen Höhen-Zeit-Korridor kann der Soll-Korridor 20 oder der Sicherheits-Korridor 30 oder beide genannten Korridore oder Kombinationen derselben verwendet werden. Die Korridore für verschiedene Fall- oder Gleitschirme können verschieden gestaltet sein.

Bei der Bestimmung der Bahnführungs-Vorgaben aufgrund der Verwendung von Höhen-Zeit-Linien sind vorbestimmte Mindest-Abstände zwischen den jeweils benachbarten Höhen-Zeit-Linien vorzusehen, die Höhen- und Zeit-abhängig sein können.

Die erste Soll-Höhen-Zeit-Linie 22 weist an einem ersten Ende und möglicherweise auf der Flugzeug-Soll-Höhenlinie 8 gelegenen ersten Start- oder Bezugspunktes 61 und die zweite Soll-Höhen-Zeit-Linie 24 aufgrund eines ebenfalls an deren ersten Ende und möglicherweise auf der Flugzeug-Soll oder Ist-Höhenlinie 8 gelegenen oder bezogenen zweiten Start- oder Bezugspunktes 62 auf. In analoger Weise weisen die Soll-Höhen-Zeit-Linien 22, 24 an ihren zweiten Enden einen ersten 63 und einen zweiten 64 Soll-Endpunkt auf. Die Bildung des erfindungsgemäßen Soll-Korridors 20 kann über die Definition dieser Soll-Start- oder Endpunkte mittels der voranstehenden Formeln unter Verwendung der maßgeblichen Sink-Geschwindigkeit erfolgen. Alternativ können die Soll-Höhen-Zeit-Linien 22, 24 aus der

Referenz-Höhen-Zeit-Linie 28 gebildet werden, wobei sich dabei die Soll-Höhen-Zeit-Linien aus der Referenz-Höhen-Zeit-Linie 28 durch Addition bzw. Subtraktion eines im allgemeinen Höhen- und Zeit-abhängigen Abstandes ergeben.

In einer weiteren Ausführungsform der Erfindung werden die Höhen-Zeit-Linien ausgehend von einem Höhen-Punkt einer ersten Höhen-Zeit-Linie, z.B. der Referenz- oder einer ersten Soll- oder Sicherheits-Höhen-Zeit-Linie durch Addition eines entsprechenden zeitlichen Abstandes gebildet.

Die Soll-Start- oder Endpunkte 61, 62, 63, 64 für die erste 22 und zweite 24 Soll-Höhen-Zeit-Linie können dabei auch unabhängig von der Flugzeug-Soll- bzw. Ist-Höhenlinie 8 definiert sein. Der erste 61 und der zweite 62 Soll-Startpunkt kann auch als identisch mit dem Absetzort 21 festgelegt werden, d.h. diese können auch identisch sein. Vorzugsweise ist der erste Soll-Startpunkt 61 für eine erste Höhen-Zeit-Linie in einem ersten Abstand 66 z.B. in Flugrichtung vor und der zweite Soll-Startpunkt 62 für eine zweite Höhen-Zeit-Linie in einem zweiten Abstand 67 z.B. in Flugrichtung hinter dem Absetzpunkt 21 oder einem anderen Bezugspunkt entfernt gelegen, wobei der erste Abstand 66 im Betrag gleich dem zweiten Abstand 67 sein kann. Vorzugsweise ist der erste Abstand 66 aufgrund der Geschwindigkeit des den Fall- oder Gleitschirm absetzenden Flugzeugs um einen Betrag größer als der zweite Abstand 67, wobei dieser Betrag von der Flugzeug-Geschwindigkeit abhängt. Analoges gilt für die Soll-Endpunkte 63, 64. Die angeführten Randbedingungen können aufgrund einer Abschätzung der lokalen atmosphärischen Bedingungen oder aufgrund von Berechnungen getroffen werden.

Analog kann die Bestimmung der Sicherheits-Höhen-Zeit-Linien 31, 32 über einen entsprechenden ersten 71 und zweiten 72 Start-Bezugspunkt bzw. einen entsprechenden ersten 73 und zweiten 74 End-Bezugspunkt erfolgen. Entsprechend kann erfindungsgemäß die Bildung des Sicherheits-Höhen-Zeit-Korridors 30 über die Definition von Start- bzw. End-Bezugspunkte erfolgen.

Die Soll-Korridore 20, Sicherheits-Korridore 30 oder im alternativen Behnführungs-Konzept Höhen-Zeit-Linie können jedoch auch relativ zueinander durch Addition eines zeitlichen Abstandes zwischen jeweils benachbarten Korridoren bzw. Höhen-Zeit-Linien gebildet werden.

Es kann eine zwischen der ersten Soll-Höhenlinie 22 und der zweiten Soll-Höhenlinie 24 gelegene mittlere Höhen-Zeit-Linie oder Referenzlinie 28 bestimmt werden, die den Absetzpunkt 21 sowie einen mittleren oder Referenz-Aufsetzpunkt 29 oder aus diesen abgeleitete Punkte durchläuft. Es kann die Bildung der Referenzlinie 28 auch aus zumindest einer Soll-Höhen-Zeit-Linie 22, 24 erfolgen.

Die erste Soll- Höhen-Zeit-Linie 22 und die zweite Soll- Höhen-Zeit-Linie 24 werden zumindest bezüglich ihres Höhenverlaufs in Abhängigkeit der Zeit bestimmt. Demgemäß sind der Absetzpunkt 21, der Aufsetzpunkt 29, sowie die Bezugspunkte 71, 72, 73, 74 nach der Höhe und der Zeit festgelegt.

Der Verlauf der Höhen-Zeit-Linien 22, 24, 31, 32, 28 ergibt sich aus der erwarteten minimalen bzw. maximalen bzw. nominalen Sinkrate. Die jeweils relevante oder in einer Ausführungsform angewendete Sinkrate kann im Einsatzsystem 3 aufgrund vorbestimmter Annahmen festgesetzt werden, experimentell ermittelt werden oder auch aus Einflußgrößen ermittelt werden. Als Einflußgrößen können vorteilhafterweise die atmosphärischen oder Wind-Bedingungen, die Luftdichte in Abhängigkeit der Höhe oder Fall- oder Gleitschirm-Parameter verwendet werden. Als Fall- oder Gleitschirm-Parameter können insbesondere die Masse des Fall- oder Gleitschirms und der Behängung, also des Piloten mit Last, sowie Auftriebskoeffizienten, die Effektivität der Steuerflächen in Abhängigkeit des Stellweges der Steuerleinen und die Fläche des Fall- oder Gleitschirms in die Bestimmung der Sinkraten einbezogen werden. Die Wind-Bedingungen können mittels eines geeigneten Windmodells, mittels der Annahme von Störungen wie z.B. maximale Auf- und Abwinde oder mittels sonstiger Annahmen über die Windverhältnisse erfaßt und in die Sinkraten-Ermittlung einbezogen werden.

Die Ermittlung der minimalen und maximalen Sinkrate kann auf verschiedene Weise erfolgen. Vorzugsweise wird von einer Standard- oder nominalen Sinkrate ausgegangen, die beispielsweise aufgrund von experimentellen Verfahren ermittelt worden sind. Die Wirkung der genannten oder gegebenenfalls auch weiterer Einflußgrößen auf die minimale und maximale Sinkrate kann ausgehend von einer minimalen und maximalen Referenz-Sinkrate über Abweichungen erfolgen, die über Maßzahlen der Einflußgrößen und Gewichtungsfaktoren ermittelt werden.

Die Verläufe der Soll-Höhen-Zeit-Linien 22, 24 sowie der Sicherheits-Höhen-Zeit-Linien 31, 32 und der Referenz-Linie 28 können je nach der Berücksichtigung der Einflußgrößen geradlinig oder auch kurvig gestaltet sein.

Das erfindungsgemäße Einsatz-System 3 kann auch mehrere Soll-Höhen-Zeit-Korridore 20a, 20b, 20c und/oder zugehörige Sicherheits- Höhen-Zeit-Korridore 30a, 30b, 30c ermitteln (Fig. 3). Zumindest die Sicherheits-Höhen-Zeit-Korridore und gegebenenfalls die Soll- Höhen-Zeit-Korridore für verschiedene Fall- und Gleitschirme 5 sind generell in einer vorbestimmten Weise relativ zueinander und insbesondere derart relativ zueinander gelegen, daß sie sich zu einem Zeitpunkt nicht überlappen. Vorzugsweise kann zwischen den Soll Höhen-Zeit-Korridoren bzw. den Sicherheits- Höhen-Zeit-Korridoren ein Korridor-Abstand 35 vorgesehen sein.

Eine von dem Einsatz-System 3 ermittelte Mehrzahl von Höhen-Zeit-Korridoren bzw. Sicherheits-Höhen-Zeit-Korridoren ist für eine Mehrzahl von Fall- oder Gleitschirmen 5 vorgesehen, wobei jedem Fall- oder Gleitschirm 5 ein Soll-Höhen-Zeit-Korridor bzw. Sicherheits- Höhen-Zeit-Korridor zugeordnet wird.

Die Ermittlung der Soll-Höhen-Zeit-Korridore 20 bzw. Sicherheits-Höhen-Zeit-Korridore 30 oder alternativ der Höhen-Zeit-Linien erfolgt zu dem Zweck, die Flugbahn eines Fall- oder Gleitschirms 5 oder mehrerer Fall- oder Gleitschirme zu koordinieren. Die Führung nur eines Fall- oder Gleitschirms 5 kann dazu vorgesehen sein, das Aufsetzen des Fall- oder Gleitschirms 5 im Gelände in einem vorbestimmten Zeitfenster sicherzustellen. Bei der Ermittlung mehrerer Höhen-Korridore bzw. operationellen Höhen-Korridore oder alternativ von Höhen-Zeit-Linien für mehrere Fall- oder Gleitschirme sind diese vorzugsweise dazu vorgesehen, jeden Fall- oder Gleitschirm in einer für diesen sicheren Bereich zu führen und eine Kollision mit einem anderen Fall- oder Gleitschirm 5 zu vermeiden.

Die Soll-Höhen-Zeit-Korridore 20 bzw. Sicherheits-Höhen-Zeit-Korridore 30 oder alternativ Höhen-Zeit-Linien können innerhalb des Einsatz-Systems 3 oder einer weiteren Kontroll-Einheit zur Planung und Kontrolle von Fall- oder Gleitschirm-Einsätzen vorgesehen sein. Fall- oder Gleitschirm-Piloten können diese Soll-Höhen-Zeit-Korridore 20 bzw. Sicherheits-Höhen-Zeit-Korridore 30 mit oder ohne einem Bahnführungs-System 1 nutzen. Ohne Bahnführungs-System 1 können die Korridore den Piloten als Orientierung dienen. Ein alternatives

erfindungsgemäßes Bahnführungs-System 1 ermittelt für den Fall- oder Gleitschirm-Piloten konkrete Bahnführungs-Vorgaben, um diese ihm auch anzuzeigen.

Die Übermittlung von Daten zur Beschreibung des für ein konkretes Fall- oder Gleitschirm-System vorgesehenen Soll-Höhen-Zeit-Korridors 20 bzw. Sicherheits-Höhen-Zeit-Korridors 30 oder alternativ von Höhen-Zeit-Linien von dem Einsatz-System 3 zu dem jeweiligen Bahnführungs-System 1 kann zum einen vor dem jeweiligen Fall- oder Gleitschirm-Flug manuell oder über eine Daten-Leitung erfolgen. Zum anderen kann diese Übertragung auch während des Fluges per Funk-Verbindung erfolgen.

Die erfindungsgemäße Flugbahn-Planungseinrichtung zur Ermittlung von Bahnführungs-Vorgaben für zumindest einen Fall- oder Gleitschirm 5 ermittelt die einen Höhen-Zeit-Korridor 20, 30 als ein von dem Fall- oder Gleitschirm 5 einzuhaltender Flugbereich ermittelt, dessen Grenzen aus Höhen-Zeit-Linien 22, 24; 31, 32 auf der Basis eines durch eine Höhen- und eine Zeit-Koordinate bestimmten Bezugspunktes gebildet werden, wobei der Verlauf der Höhen-Zeit-Linien 22, 24; 31, 32 jeweils aus dem Integral einer vorbestimmten Sinkrate v über die Zeit gebildet wird und wobei den Höhen-Zeit-Linien 22, 24; 31, 32 verschiedene Sinkraten zugeordnet werden. Der Höhen-Zeit-Korridor kann aus einer ersten Höhen-Zeit-Linie auf der Basis einer maximalen Sinkrate und aus einer ersten Höhen-Zeit-Linie auf der Basis einer minimalen Sinkrate des Fall- oder Gleitschirms gebildet sein. Alternativ ermittelt die Flugbahn-Planungseinrichtung eine Höhen-Zeit-Linie 28 auf der Basis eines durch eine Höhen- und eine Zeit-Koordinate bestimmten Bezugspunktes als ein von dem Fall- oder Gleitschirm in einem vorbestimmten Abstand einzuhaltende Soll-Linie, deren Verlauf aus dem Integral einer vorbestimmten Sinkrate (v) über die Zeit gebildet wird. Der Bezugspunkt kann ein Absetzpunkt oder ein Aufsetzpunkt sein. Erfindungsgemäß können insbesondere mehrere Höhen-Zeit-Korridore 20, 30 bzw. mehrere Höhen-Zeit-Linien 28 verwendet sind, die bezüglich des Zeit-Koordinate voneinander konstant oder zeit-abhängig gestaffelt sind, um das Absetzen einer großen Zahl von Fall- oder Gleitschirmen zu ermöglichen.

Dementsprechend ist erfindungsgemäß ein zur Implementierung in ein Computerprogramm-System vorgesehenes Verfahren zur Ermittlung von Bahnführungs-Vorgaben zur Steuerung von Fall- oder Gleitschirmen vorgesehen, bei dem der beschriebene Höhen-Zeit-Korridor 20, 30 bzw. die Soll-Höhen-Zeit-Linie 28 ermittelt wird.

Erfindungsgemäß ist auch ein Bahnführungs-System und entsprechende Verfahren zur Implementierung in einem solchen Bahnführungs-System beschrieben:

Das erfindungsgemäße Bahnführungs-System 1 als Teil eines Fall- oder Gleitschirm-Systems verwendet Daten zur Beschreibung zumindest eines entsprechenden Soll-Höhen-Zeit-Korridors 20 bzw. Sicherheits- Höhen-Zeit-Korridors 30 oder alternativ zumindest einer Höhen-Zeit-Linie, die von einer Plaungseinrichtung übermittelt oder manuell eingegeben worden sind. Insbesondere bei der manuellen Eingabe können Berechnungsalgorithmen Bahnführungs-System 1 implementiert sein, so daß nur sehr wenige oder einfache Eingaben, z.B. eine nominelle Sinkrate des Fall- oder Gleitschirms 5 oder eine maximale oder minimale Sinkrate erforderlich sind. Das Bahnführungs-System 1 ermittelt aufgrund der Bahnführungs-Vorgaben in Form der Höhen-Zeit-Linie oder des Höhen-Zeit-Korridors sowie der momentanen Höhen-Zeit-Koordinate, an der sich der Fall- oder Gleitschirm befindet, Bahnsteuerungs-Maßnahmen oder Vorgaben. Diese können zu einer Anzeige oder allgemein an eine Mensch-Maschine-Schnittstelle (MMI) übermittelt werden, so daß ein Pilot diese bei der Steuerung des Schirms entsprechend umsetzen kann. Das MMI kann auch in einer externen Einheit, z.B. in einer Bodenstation oder in einem Flugzeug vorhanden sein, um den Schirm oder die Schirme von dort über Sende-Empfangs-Einrichtungen zu steuern. Alternativ oder zusätzlich können diese Informationen auch an ein Kontrollsystem 111 oder eine entsprechende Einheit gesendet werden, das aus Soll-Ist-Differenzen Steuerungs-Kommandos ermittelt, die ebenfalls an das MMI oder eine entsprechende Aktuatorik gesendet werden, die den Schirm automatisch in bezug auf die Soll-Vorgaben steuert.

Dem erfindungsgemäßen Bahnführungs-System 1 ist eine Höhen-Meßeinrichtung 101 sowie eine Zeit-Meßeinrichtung 103 zugeordnet. Die Höhen-Meßeinrichtung 101 kann durch ein Satelliten-Höhenmeßgerät oder ein Satelliten-Navigationsgerät oder eine Druckmeß-Dose oder eine andere Höhen-Meßeinrichtung nach dem Stand der Technik realisiert sein. Mit Hilfe der Höhen-Meßeinrichtung 101 ermittelt das Bahnführungs-System 1 oder das Flugbahn-Kontrollsystem 11 die momentane Höhe des Fall- oder Gleitschirms und mit der Zeit-Meßeinrichtung 103 den momentanen Zeitpunkt.

Ein Flugbahn-Kontrollsystem 111 ordnet zu einem oder für einen bestimmten Zeitpunkt die momentane Höhen-Koordinate der entsprechenden Höhe-Koordinate von einer Grenzlinie oder beiden Grenzlinien des erfindungsgemäßen Höhen-Zeit-Korridors bzw. Sicherheits-

Höhen-Zeit-Korridors oder der Höhen-Koordinate von einer anderen maßgebenden Höhen-Zeit-Linie zu. Bei dem alternativen Bahnführungskonzept wird die momentane Höhen-Koordinate der entsprechenden Höhen-Koordinate einer entsprechenden erfindungsgemäßen Höhen-Zeit-Linie zugeordnet.

Das erfindungsgemäße Bahnführungs-System 1 verwendet also eine Höhen-Zeit-Vorgabe für die Bahnkurve des betreffenden Fall- oder Gleitschirms 5 und nimmt einen Vergleich der Höhen-Zeit-Vorgabe mit der Ist-Zeit und der Ist-Höhe vor. Daraus kann eine Darstellung über die Ist-Höhe relativ zur Höhen-Zeit-Vorgabe zur Anzeige durch eine Mensch-Maschine-Schnittstelle (MMI) 113 erstellt werden. Dabei kann das Flugbahn-Kontrollsystem 111 insbesondere die für den aktuellen Zeitpunkt oder Iterationsschritt minimale und maximale Sollhöhe und die Ist-Höhe des Fall- oder Gleitschirms ermittelt werden. Dies gilt auch für die automatische Steuerung.

Alternativ oder zusätzlich zu einer Darstellung der relativen Ist-Höhe kann eine Steuerungsvorgabe an den Piloten vermittelt werden, wobei die Steuerungsvorgabe eine zu erreichende Höhen-Zunahme oder Höhen-Abnahme in visueller Form mittels einer Bild-Darstellung und zusätzlich oder alternativ in auditiver Form mittels eines Sprech-Systems umfaßt. Dabei kann diese Vorgabe in absoluten Werten oder in Bezug eine Bahn-Vorgabe, wie z.B. einer Soll-Höhen-Zeit-Linie gemacht werden. Die MMI gibt dem Piloten an, ob er sich noch im zulässigen und/oder sicheren Höhen-Zeit-Bereich befindet. Der zulässige Höhenbereich wird umgrenzt durch die Soll-Höhen-Zeit-Linien. Der sichere Höhen-Zeit-Bereich wird umgrenzt durch die Sicherheits-Höhen-Zeit-Linien. Die Abweichung von einer Soll-Höhen-Zeit-Linie oder Grenzlinien des maßgebenden Höhen-Zeit-Korridors kann auch analog mittels eines Zeigerinstruments oder auch mittels zumindest eines Farbfeldes angegeben werden. So könnte die Farbe rot bedeuten, daß der Pilot maximal oder nahezu maximal in eine bestimmte Richtung zu steuern hat. Die Richtung, d.h. ob eine möglichst geringe oder große Sinkrate gefordert ist, kann durch Zusatzinformationen vermittelt werden. In Frage kommt dabei die Form des jeweils verwendeten Farbfeldes oder die Wahl oder Position des Farbfeldes. Grün könnte dabei bedeuten, daß keine zusätzliche Steuerungsmaßnahme erforderlich ist. Eine dritte Farbe, wie z.B. gelb, könnte einen Zwischenbereich in bezug auf die erforderliche Steuerungsmaßnahme bedeuten. Anstelle der beispielhaft genannten Farben können nach ergonomischen Gesichtspunkten andere Farben für die Farbfelder verwendet werden.

Alternativ oder zusätzlich kann auch auf andere Weise angegeben werden, welche Maßnahme der Pilot auszuführen hat, um im zulässigen oder sicheren Höhen-Zeit-Bereich zu fliegen. Dabei können verbale Kommandos verwendet werden, die dem Piloten die Abweichung von der mittleren Soll-Höhenlinie oder Referenzlinie 28 und/oder den Abstand zu den betreffenden Punkten der Soll-Höhen-Zeit-Linien 22, 24 und/oder zu den Soll-Höhen-Zeit-Linien 31, 32 angeben. Ein Kommando kann lauten: „Sinkflug verringern“ oder „sicherer Höhenbereich unterschritten“. Diese Kommandos können auch auf der Basis entsprechender Differenzen mit laufenden Entfernungs-Angaben zu den relevanten Soll-Höhen-Zeit-Linien 22, 24, Sicherheits-Höhen-Zeit-Linien 31, 32 oder der Referenzlinie 28 gemacht werden.

In einer weiteren Ausführungsform des erfindungsgemäßen Bahnführungs-Systems 1 ermittelt dieses zusätzlich aufgrund einer entsprechenden Sink-Geschwindigkeit des Fall- oder Gleitschirms 5 eine prognostizierte räumliche Bahnkurve oder auch einen prognostizierten, räumlich festgelegten Aufsetz-Zeitpunkt und vermittelt diese bzw. diesen in visueller Form mittels einer Bild-Darstellung und zusätzlich oder alternativ in auditiver Form mittels eines Sprech-Systems dem Piloten. Bei dieser Darstellung kann auch dargestellt werden die bisherige Flugbahn in den Raum-Koordinaten und/oder in den Höhen-Zeit-Koordinaten, der Soll-Höhen-Zeit-Korridor 20 und/oder der Sicherheits-Höhen-Zeit-Korridor 30 und/oder die Referenz-Höhen-Zeit-Linie 28 oder bei dem alternativen Bahnführungskonzept eine Höhen-Zeit-Linie, dem bzw. der der jeweilige Fall- oder Gleitschirm 5 zugeordnet ist und/oder weitere dieser Vorgaben. Insbesondere können neben diesen Vorgaben örtlich benachbarte Vorgaben und gegebenenfalls über Funk dem Bahnführungs-System 1 übertragene Ist-Positionen oder bisherige Flugbahnen benachbarter Fall- oder Gleitschirme angezeigt werden. Abstände zu diesen Bahn-Vorgaben und daraus resultierende Steuerungs-Vorgaben können dem Piloten auch auditiv mittels des Sprechsystems mitgeteilt werden.

Bei der Ermittlung der prognostizierten Bahnkurve können auch weitere Funktionen oder Werte einfließen, wie z.B. ein atmosphärisches Höhen-Profil. Dabei kann von einem Geradeausflug oder von einem Kurvenflug, wie z.B. konstante Drehrate, ausgegangen werden. In einer weiteren Ausführungsform kann über die prognostizierte Bahnkurve ein prognostizierter Aufsetz-Zeitpunkt ermittelt und über die Mensch-Maschine-Schnittstelle 113 angegeben werden.

In einer weiteren Ausführungsform des Bahnführungs-Systems 1 weist dieses ein Navigations-System 120 zur Bestimmung der Ist-Position des Fall- oder Gleitschirms 5 auf. In entsprechender Weise vermittelt die Mensch-Maschine-Schnittstelle 110 die Ist-Position des Fall- oder Gleitschirms 5 in Bezug auf vorgegebene Referenzpunkte vorzugsweise in Form einer visuellen Darstellung. Das Bahnführungs-System 1 kann in einer weiteren Ausführungsform Geländedaten in einem entsprechenden Speicherelement eingeladen haben. In diesem Fall kann die Mensch-Maschine-Schnittstelle 113 visuell oder auditiv die Ist-Position in Bezug auf Gelände-Punkte angeben. Dabei können aufgrund der beschriebenen prognostizierten Flugbahn insbesondere auch Warnungen in Bezug auf unerwünschte Aufsetzpunkte im Gelände angegeben werden. Auch kann eine dreidimensionale Bild-Darstellung der Ist-Position in Bezug auf und optional den prognostizierten Aufsetzpunkt und/oder einen vorgegebenen Aufsetzpunkt innerhalb eines ebenfalls dargestellten Geländebereichs angegeben werden. Bei dieser Darstellung kann auch die bisherige Flugbahn, der Soll-Höhen-Zeit-Korridor 20 und/oder der Sicherheits-Höhen-Zeit-Korridor 30 und/oder die Referenz-Höhen-Zeit-Linie 28 oder bei dem alternativen Bahnführungskonzept eine Höhen-Zeit-Linie, dem bzw. der der jeweilige Fall- oder Gleitschirm 5 zugeordnet ist und/oder weitere dieser Vorgaben. Insbesondere können neben diesen Vorgaben örtlich benachbarte Vorgaben und gegebenenfalls über Funk dem Bahnführungs-System 1 übertragene Ist-Positionen oder bisherige Flugbahnen benachbarter Fall- oder Gleitschirme angezeigt werden. Abstände zu diesen Bahn-Vorgaben und daraus resultierende Steuerungsvorgaben können dem Piloten auch auditiv mittels des Sprechsystems mitgeteilt werden.

Gerätetechnisch und auch funktional können die beschriebenen Funktionen des Bahnführungs-Systems 1 mit dem Flugbahn-Kontrollsystem 111, der Höhenmeß-Einrichtung 101, der Zeitmeß-Einrichtung 103, gegebenenfalls der Navigations-Einrichtung und der Mensch-Maschine-Schnittstelle in einem oder in mehreren Modulen nach dem Stand der Technik integriert sein.

Bei der Anwendung der Erfindung wird der Pilot mit dem Fall- oder Gleitschirm 5 oder der unbemannte Schirm 5 direkt in dem diesem zugewiesenen Soll-Korridor oder Sicherheits-Korridor 30 abgesetzt. In dem alternativen Bahnführungs-Konzept kann der Fall- oder Gleitschirm auch in einem vorgegebenen Abstand zu einer Höhen-Zeit-Linie abgesetzt werden. Alternativ kann der Fall- oder Gleitschirm 5 auch außerhalb des Soll-Korridors 20 bzw. außerhalb des vorgegebenen Abstandes abgesetzt werden. Mit Hilfe der Angaben der

Mensch-Maschine-Schnittstelle ist der Pilot durch entsprechende Steuerungs-Bewegungen in der Lage, in dem ihm zugeordneten Soll-Korridor oder in einen vorgegebenen Abstand zu einer Soll-Höhen-Zeit-Linie hineinzusteuern oder zu einem vorgegebenen Zeitpunkt zu landen oder im Gelände aufzusetzen. Dasselbe gilt für die automatische Steuerung durch die Steuereinheit 110. Die Steuereinheit 110 kann auch mittels Funk von einer Einsatzstelle aus angesteuert oder auch manuell von einem in einer Einsatzstelle sitzenden Piloten gesteuert werden.

Erfindungsgemäß handelt es sich bei dem Bahnführungs-System um eine Vorrichtung zur Ermittlung von Steuerungs-Vorgaben an eine Mensch-Maschine-Schnittstelle oder eine Steuereinheit zur Steuerung eines Fall- oder Gleitschirms 5, wobei diese eine Höhen-Meßeinrichtung 101 zur Ermittlung der momentanen Höhe des Fall- oder Gleitschirms 5, eine Zeit-Meßeinrichtung 103 und ein Flugbahn-Kontrollsystem 111 aufweist, die die momentane Höhe und Zeit mit einer aus einer Sinkrate v über die Zeit gebildeten Höhen-Zeit-Linie 22, 24; 31, 32; 28 vergleicht, und aus der ermittelten Differenz zu der Höhen-Zeit-Linie Steuerungs-Vorgaben ermittelt, um diese an die Mensch-Maschine-Schnittstelle 110 oder die Steuereinheit 10 zu senden. Die Höhen-Zeit-Linie kann eine einzelne für den jeweiligen Fall- oder Gleitschirm vorgesehene Linie oder eine von zwei Begrenzungslinien eines Höhen-Zeit-Korridors sein. In der letzten Alternative ist jeweils diejenige Linie maßgebend, an der sich der Schirm nach der momentanen Situation, z.B. aufgrund seines Abstandes zu den Linien, zu orientieren hat.

Erfindungsgemäß ist auch ein entsprechendes zur Implementierung in ein Computerprogramm-System vorgesehenes Verfahren zur Ermittlung von Steuerungs-Vorgaben an eine Mensch-Maschine-Schnittstelle oder eine Steuereinheit zur Steuerung eines Fall- oder Gleitschirms 5 vorgesehen. Dabei werden Vorgaben erzeugt, die sich aus dem Vergleich der momentanen Höhen-Zeit-Koordinate des Fall- oder Gleitschirms und zumindest einer vorgegebener Höhen-Zeit-Linie 22, 24; 31, 32 ergibt, deren Verlauf jeweils aus dem Integral einer vorbestimmten Sinkrate (v) über die Zeit gebildet wird,.

Patentansprüche

1. Flugbahn-Planungseinrichtung zur Ermittlung von Bahnführungs-Vorgaben für zumindest einen Fall- oder Gleitschirm (5), dadurch gekennzeichnet, daß die Flugbahn-Planungseinrichtung (1) einen Höhen-Zeit-Korridor (20, 30) als ein von dem Fall- oder Gleitschirm (5) einzuhaltender Flugbereich ermittelt, dessen Grenzen aus Höhen-Zeit-Linien (22, 24; 31, 32) auf der Basis eines durch eine Höhen- und eine Zeit-Koordinate bestimmten Bezugspunktes gebildet werden, wobei der Verlauf der Höhen-Zeit-Linien jeweils aus dem Integral einer vorbestimmten Sinkrate (v) über die Zeit gebildet wird und wobei den Höhen-Zeit-Linien verschiedene Sinkraten zugeordnet werden.
2. Flugbahn-Planungseinrichtung nach dem Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß das Flugbahn-Planungseinrichtung zumindest zwei Höhen-Zeit-Korridore (20, 30) für jeweils zumindest einen Fall- oder Gleitschirm (5) ermittelt, deren Grenzen voneinander in einem vorbestimmten Höhen- und Zeit-abhängigen Abstand entfernt gelegen sind, um das Absetzen einer Mehrzahl von Fall- oder Gleitschirmen (5) zu ermöglichen.
3. Flugbahn-Planungseinrichtung nach dem Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß der Bezugspunkt ein Absetzpunkt oder ein Aufsetzpunkt ist.
4. Flugbahn-Planungseinrichtung nach dem Anspruch 1, 2 oder 3, dadurch gekennzeichnet, daß der Höhen-Zeit-Korridor aus einer ersten Höhen-Zeit-Linie auf der Basis einer maximalen Sinkrate und aus einer ersten Höhen-Zeit-Linie auf der Basis einer minimalen Sinkrate des Fall- oder Gleitschirms (5) gebildet wird.
5. Flugbahn-Planungseinrichtung nach dem Anspruch 1, 2 oder 3, dadurch gekennzeichnet, daß der Höhen-Zeit-Korridor aus einer nominalen Höhen-Zeit-Linie auf der

Basis einer nominalen Sinkrate und die Grenzen des Höhen-Zeit-Korridors durch Differenzen zur nominalen Höhen-Zeit-Linie gebildet werden.

6. Flugbahn-Planungseinrichtung einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, daß zusätzlich die dem Verfahren jeweils zugrunde gelegte Sinkrate unter Verwendung des Auftriebskoeffizienten, der Effektivität der Steuerflächen in Abhängigkeit des Stellweges der Steuerleinen und der Fläche des fall- und Gleitschirms (5) abgeleitet wird.

7. Zur Implementierung in ein Computerprogramm-System vorgesehenes Verfahren zur Ermittlung von Bahnführungs-Vorgaben zur Steuerung von Fall- oder Gleitschirmen
Flugbahn-Planungseinrichtung für zumindest einen Fall- oder Gleitschirm (5), dadurch gekennzeichnet, daß ein Höhen-Zeit-Korridor (20, 30) als ein von dem Fall- oder Gleitschirm (5) einzuhaltender Flugbereich ermittelt wird, dessen Grenzen aus Höhen-Zeit-Linien (22, 24; 31, 32) gebildet werden, deren Verlauf jeweils aus dem Integral einer vorbestimmten Sinkrate (v) über die Zeit gebildet wird, wobei den Grenzen verschiedene Sinkraten zugeordnet werden.

8. Flugbahn-Planungseinrichtung zur Ermittlung von Bahnführungs-Vorgaben für zumindest einen Fall- oder Gleitschirm (5), dadurch gekennzeichnet, daß die Flugbahn-Planungseinrichtung (1) eine Höhen-Zeit-Linie (22, 24; 31, 32; 28) auf der Basis eines durch eine Höhen- und eine Zeit-Koordinate bestimmten Bezugspunktes als ein von dem Fall- oder Gleitschirm (5) in einem vorbestimmten Abstand einzuhaltende Soll-Linie ermittelt, deren Verlauf aus dem Integral einer vorbestimmten Sinkrate (v) über die Zeit gebildet wird.

9. Flugbahn-Planungseinrichtung nach dem Anspruch 8, dadurch gekennzeichnet, daß die Flugbahn-Planungseinrichtung zumindest zwei Höhen-Zeit-Linien (22, 24; 31, 32; 28) für jeweils zumindest einen Fall- oder Gleitschirm (5) ermittelt, die voneinander in einem vorbestimmten Höhen- und Zeit-abhängigen Abstand entfernt gelegen sind, um das Absetzen einer Mehrzahl von Fall- oder Gleitschirmen (5) zu ermöglichen.

10. Flugbahn-Planungseinrichtung nach dem Anspruch 8 oder 9, dadurch gekennzeichnet, daß der Bezugspunkt ein Absetzpunkt oder ein Aufsetzpunkt ist.

11. Flugbahn-Planungseinrichtung nach dem Anspruch 8, 9 oder 10, dadurch gekennzeichnet, daß der Höhen-Zeit-Korridor aus einer ersten Höhen-Zeit-Linie auf der Basis einer maximalen Sinkrate und aus einer ersten Höhen-Zeit-Linie auf der Basis einer minimalen Sinkrate des Fall- oder Gleitschirms (5) gebildet wird.

12. Flugbahn-Planungseinrichtung nach dem Anspruch 8, 9 oder 10, dadurch gekennzeichnet, daß der Höhen-Zeit-Korridor aus einer nominalen Höhen-Zeit-Linie auf der Basis einer nominalen Sinkrate und die Grenzen des Höhen-Zeit-Korridors durch Differenzen zur nominalen Höhen-Zeit-Linie gebildet werden.

13. Flugbahn-Planungseinrichtung einem der Ansprüche 9 bis 12, dadurch gekennzeichnet, daß zusätzlich die dem Verfahren jeweils zugrunde gelegte Sinkrate unter Verwendung des Auftriebkoeffizienten, der Effektivität der Steuerflächen in Abhängigkeit des Stellweges der Steuerleinen und der Fläche des fall- und Gleitschirms (5) abgeleitet wird.

14. Zur Implementierung in ein Computerprogramm-System vorgesehenes Verfahren zur Ermittlung von Bahnführungs-Vorgaben zur Steuerung von zumindest einem Fall- oder Gleitschirm (5), dadurch gekennzeichnet, daß eine auf der Basis eines durch eine Höhen- und eine Zeit-Koordinate bestimmten Bezugspunktes gebildete Höhen-Zeit-Linie (22, 24; 31, 32; 28) als ein von dem Fall- oder Gleitschirm (5) in einem vorbestimmten Abstand einzuhaltende Soll-Linie ermittelt wird, deren Verlauf aus dem Integral einer vorbestimmten Sinkrate (v) über die Zeit gebildet wird.

15. Bahnführungs-System zur Ermittlung von Steuerungs-Vorgaben an eine Mensch-Maschine-Schnittstelle (110) oder eine Steuereinheit (10) zur Steuerung eines Fall- oder Gleitschirms (5),

dadurch gekennzeichnet,

daß diese eine Höhen-Meßeinrichtung (101) zur Ermittlung der momentanen Höhe des Fall- oder Gleitschirms (5), eine Zeit-Meßeinrichtung (103) und ein Flugbahn-Kontrollsystem (111) aufweist, die die momentane Höhe und Zeit mit den abgespeicherten Grenzen eines aus einer minimalen bzw. maximalen Sinkrate (v) über die Zeit gebildeten Höhen-Zeit-Korridors (20, 30) vergleicht, und aus der ermittelten Differenz zu den Grenzen Steuerungs-Vorgaben ermittelt, um diese an die Mensch-Maschine-Schnittstelle (110) oder die Steuereinheit (10) zu senden.

16. Zur Implementierung in ein Computerprogramm-System vorgesehenes Verfahren zur Ermittlung von Steuerungs-Vorgaben zur Steuerung von zumindest einem Fall- oder Gleitschirm (5),

dadurch gekennzeichnet, daß

die momentane Höhe und Zeit mit den abgespeicherten Grenzen eines aus einer minimalen bzw. maximalen Sinkrate (v) über die Zeit gebildeten Höhen-Zeit-Korridors (20, 30) verglichen wird, aus der ermittelten Differenz zu den Grenzen Steuerungs-Vorgaben ermittelt werden und diese an die Mensch-Maschine-Schnittstelle (110) oder die Steuereinheit (10) gesendet werden.

17. Bahnführungs-System zur Ermittlung von Steuerungs-Vorgaben an eine Mensch-Maschine-Schnittstelle (110) oder eine Steuereinheit (10) zur Steuerung eines Fall- oder Gleitschirms (5),

dadurch gekennzeichnet,

daß diese eine Höhen-Meßeinrichtung (101) zur Ermittlung der momentanen Höhe des Fall- oder Gleitschirms (5), eine Zeit-Meßeinrichtung (103) und ein Flugbahn-Kontrollsystem (111) aufweist, die die momentane Höhe und Zeit mit zumindest einer aus einer Sinkrate (v) über die Zeit gebildeten Höhen-Zeit-Linie (22, 24; 31, 32; 28) vergleicht, und aus der ermittelten Differenz zu der Höhen-Zeit-Linie (22, 24; 31, 32; 28) Steuerungs-Vorgaben ermittelt, um diese an die Mensch-Maschine-Schnittstelle (110) oder die Steuereinheit (10) zu senden.

18. Zur Implementierung in ein Computerprogramm-System vorgesehenes Verfahren zur Ermittlung von Bahnführungs-Vorgaben zur Steuerung von zumindest einem Fall- oder Gleitschirm (5),

dadurch gekennzeichnet, daß

die momentane Höhe und Zeit mit zumindest einer aus einer Sinkrate (v) über die Zeit gebildeten Höhen-Zeit-Linie (22, 24; 31, 32; 28) verglichen wird, aus der ermittelten Differenz zu dieser Steuerungs-Vorgaben ermittelt werden und die Steuerungs-Vorgaben an die Mensch-Maschine-Schnittstelle (110) oder die Steuereinheit (10) gesendet werden.

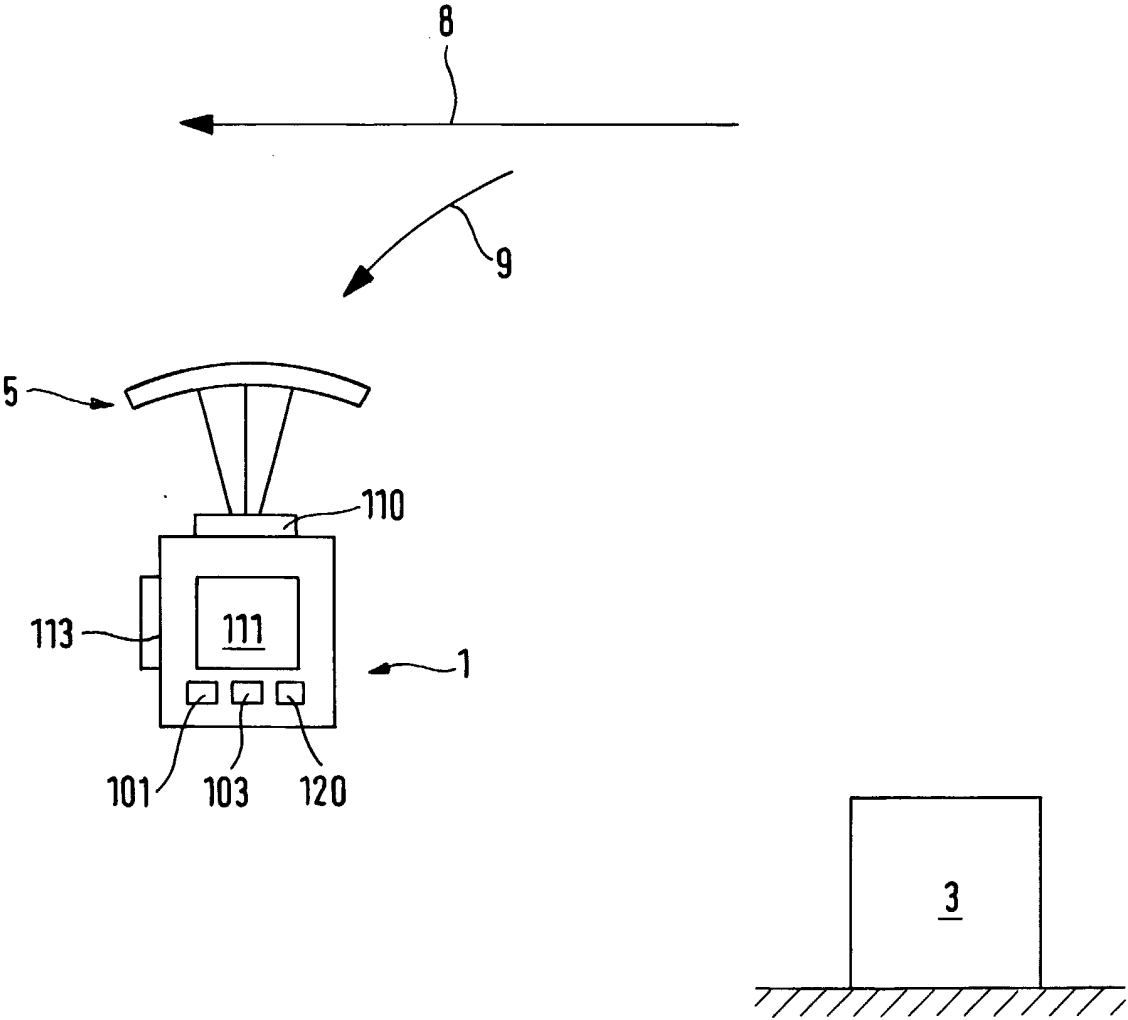


FIG.1

2/3

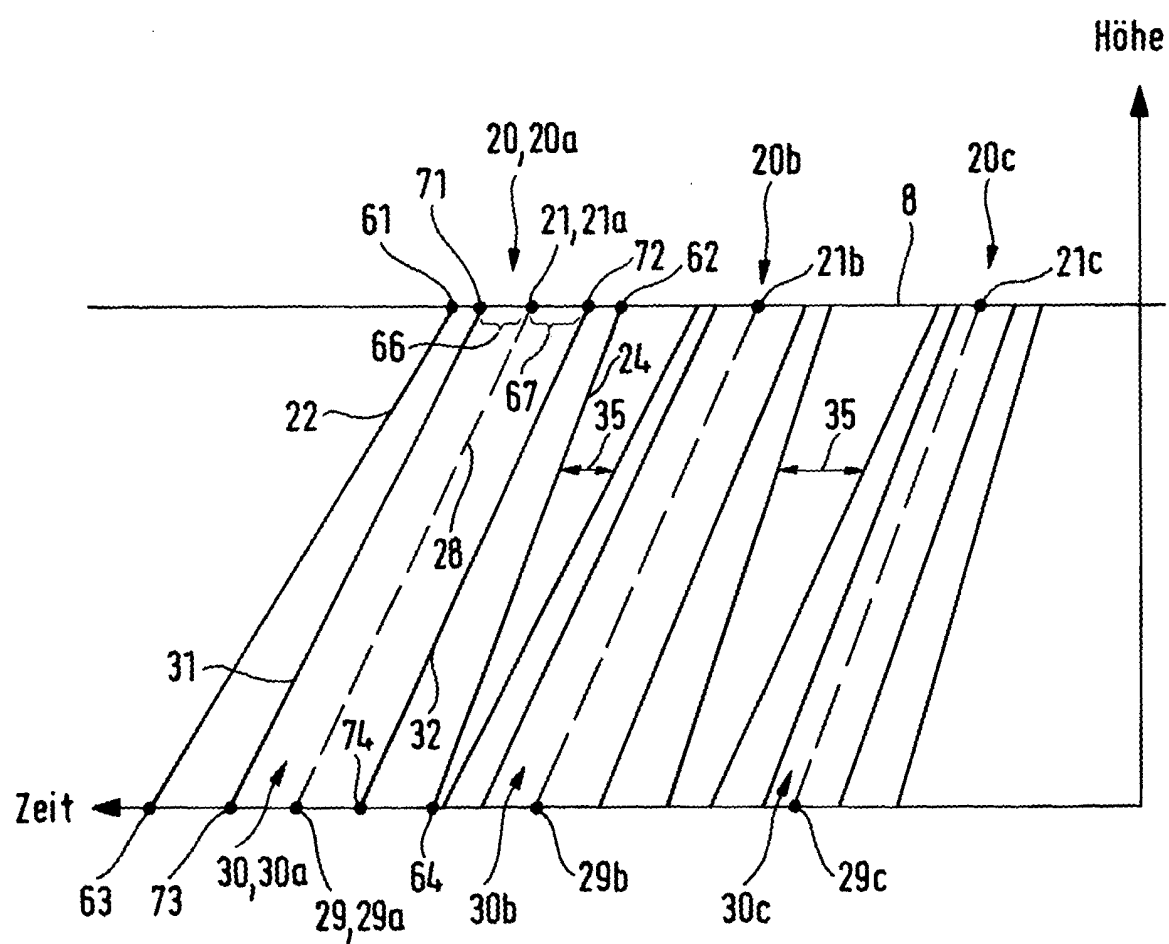
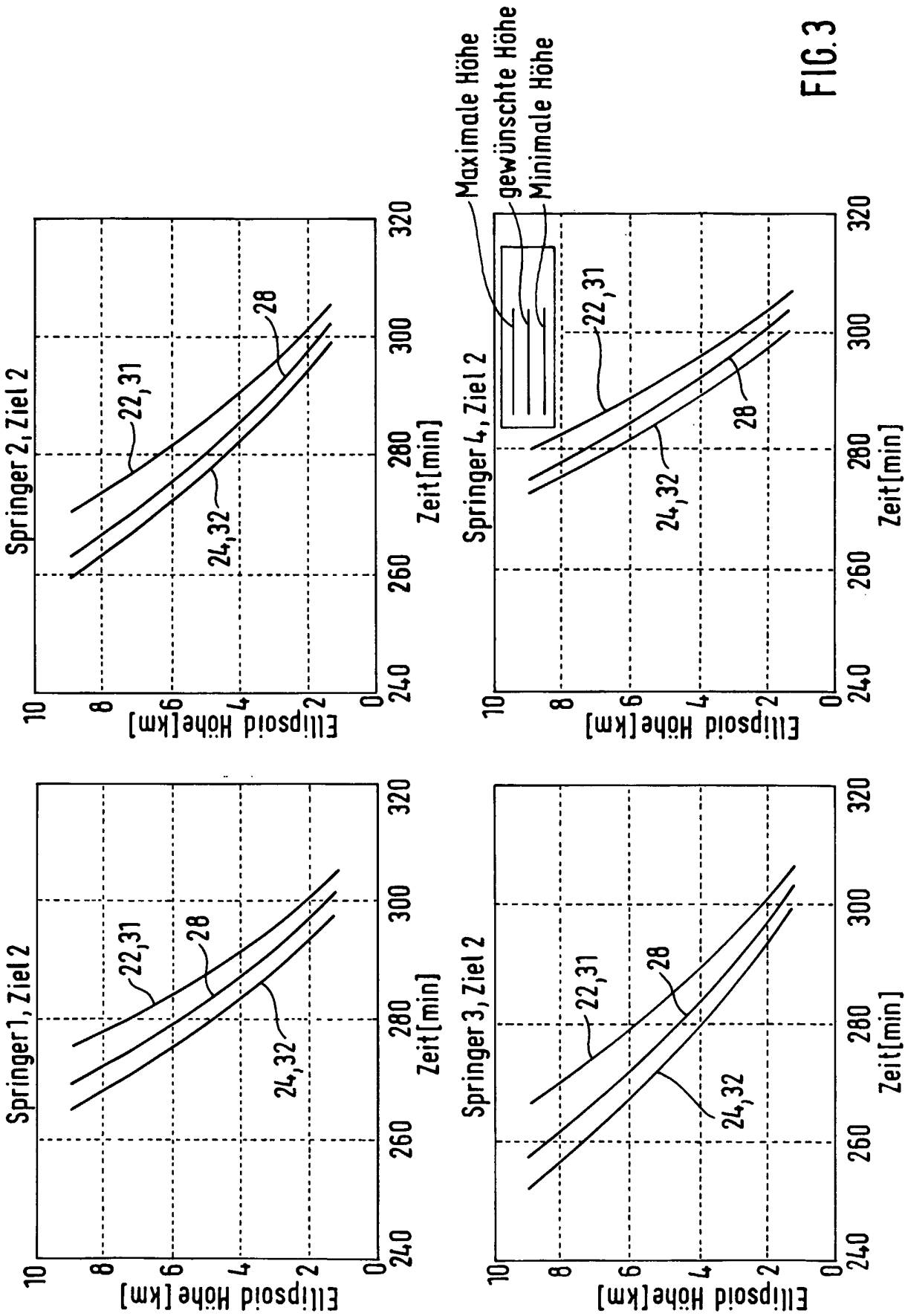


FIG. 2



INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No
PCT/DE 02/03136

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER
IPC 7 B64D17/00 G05D1/00

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)
IPC 7 B64D G05D B64C

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practical, search terms used)

EPO-Internal, WPI Data

C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category *	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
A	US 5 522 567 A (KINSTLER GARY A) 4 June 1996 (1996-06-04) column 1, line 10 -column 2, line 9 column 2, line 65 -column 3, line 24 column 5, line 16-49 column 6, line 46 -column 7, line 23; figure 9 -----	1-18
A	DE 43 36 056 A (NORD SYSTEMTECHNIK) 27 April 1995 (1995-04-27) column 1, line 19 -column 3, line 45 column 4, line 46 -column 5, line 49 -----	1-18

☐ Further documents are listed in the continuation of box C.

☒ Patent family members are listed in annex.

* Special categories of cited documents:

- *A* document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance
- *E* earlier document but published on or after the international filing date
- *L* document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)
- *O* document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means
- *P* document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

- *T* later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention
- *X* document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone
- *Y* document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art.
- * & * document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search

4 December 2002

Date of mailing of the international search report

12/12/2002

Name and mailing address of the ISA

European Patent Office, P.B. 5818 Patentlaan 2
NL - 2280 HV Rijswijk
Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,
Fax: (+31-70) 340-3016

Authorized officer

Weber, C

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

Information on patent family members

International Application No

PCT/DE 02/03136

Patent document cited in search report		Publication date	Patent family member(s)	Publication date
US 5522567	A	04-06-1996	NONE	
DE 4336056	A	27-04-1995	DE 4336056 A1	27-04-1995

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Internationales Aktenzeichen

PCT/DE 02/03136

A. KLASSTIFIZIERUNG DES ANMELDUNGSGEGENSTANDES
IPK 7 B64D17/00 G05D1/00

Nach der Internationalen Patentklassifikation (IPK) oder nach der nationalen Klassifikation und der IPK

B. RECHERCHIERTE GEBIETE

Recherchierter Mindestprüfstoff (Klassifikationssystem und Klassifikationssymbole)

IPK 7 B64D G05D B64C

Recherchierte aber nicht zum Mindestprüfstoff gehörende Veröffentlichungen, soweit diese unter die recherchierten Gebiete fallen

Während der internationalen Recherche konsultierte elektronische Datenbank (Name der Datenbank und evtl. verwendete Suchbegriffe)

EPO-Internal, WPI Data

C. ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
A	US 5 522 567 A (KINSTLER GARY A) 4. Juni 1996 (1996-06-04) Spalte 1, Zeile 10 -Spalte 2, Zeile 9 Spalte 2, Zeile 65 -Spalte 3, Zeile 24 Spalte 5, Zeile 16-49 Spalte 6, Zeile 46 -Spalte 7, Zeile 23; Abbildung 9 -----	1-18
A	DE 43 36 056 A (NORD SYSTEMTECHNIK) 27. April 1995 (1995-04-27) Spalte 1, Zeile 19 -Spalte 3, Zeile 45 Spalte 4, Zeile 46 -Spalte 5, Zeile 49 -----	1-18



Weitere Veröffentlichungen sind der Fortsetzung von Feld C zu entnehmen



Siehe Anhang Patentfamilie

* Besondere Kategorien von angegebenen Veröffentlichungen :

A Veröffentlichung, die den allgemeinen Stand der Technik definiert, aber nicht als besonders bedeutsam anzusehen ist

E älteres Dokument, das jedoch erst am oder nach dem internationalen Anmeldedatum veröffentlicht worden ist

L Veröffentlichung, die geeignet ist, einen Prioritätsanspruch zweifelhaft erscheinen zu lassen, oder durch die das Veröffentlichungsdatum einer anderen im Recherchenbericht genannten Veröffentlichung belegt werden soll oder die aus einem anderen besonderen Grund angegeben ist (wie ausgeführt)

O Veröffentlichung, die sich auf eine mündliche Offenbarung, eine Benutzung, eine Ausstellung oder andere Maßnahmen bezieht

P Veröffentlichung, die vor dem internationalen Anmeldedatum, aber nach dem beanspruchten Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist

T Spätere Veröffentlichung, die nach dem internationalen Anmeldedatum oder dem Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist und mit der Anmeldung nicht kollidiert, sondern nur zum Verständnis des der Erfindung zugrundeliegenden Prinzips oder der ihr zugrundeliegenden Theorie angegeben ist

X Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann allein aufgrund dieser Veröffentlichung nicht als neu oder auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden

Y Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann nicht als auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren anderen Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese Verbindung für einen Fachmann naheliegend ist

& Veröffentlichung, die Mitglied derselben Patentfamilie ist

Datum des Abschlusses der internationalen Recherche

4. Dezember 2002

Absendedatum des internationalen Recherchenberichts

12/12/2002

Name und Postanschrift der Internationalen Recherchenbehörde

Europäisches Patentamt, P.B. 5818 Patentlaan 2
NL - 2280 HV Rijswijk
Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,
Fax: (+31-70) 340-3016

Bevollmächtigter Bediensteter

Weber, C

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Angaben zu Veröffentlichungen, die zur selben Patentfamilie gehören

In nales Aktenzeichen
PCT/DE 02/03136

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument	Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
US 5522567	A	04-06-1996	KEINE
DE 4336056	A	27-04-1995	DE 4336056 A1
			27-04-1995